turism

O AMPLĂ REȚEA DE CABANE PE CEI DOI VERSANȚI AI VĂII PRAHOVEI

ANCHETA ZIARULUI NOSTRU

Valorificarea superioară A ZONEI TURISTICE VALEA PRAHOVEI

(IV)

Direcții noi pentru dezvoltarea amenajărilor turistice în Bucegi

Experiența unei îndelungate activități în domeniul turismului îi permite tov. UDO FALK din Brașov să facă o serie de propuneri judicioase în legătură cu valorificarea turistică a Văii Prahovei. Redăm dintre acestea cele ce urmează :

„Cabanele ar trebui împărțite în două categorii de gospodărire: a) **cabane de bază** cu regim de hotel-restaurant ; b) **cabane de altitudine**, cu regim strict de cabană (ora de închidere : 22, ora de stingere : 22,30 și cu prohibirea băuturilor alcoolice). Excepție ar face hotelurile alpine de altitudine, având acces pe șosele sau cu telefericul dar fiind prevăzute și ele cu o anexă turistică (într-o clădire aparte) cu regim de cabană.

Din punct de vedere al amplasării, cabanele pot fi de trei feluri : a) **cabane de bază** (tip hotel-restaurant, cu anexă turistică) la poalele masivului, accesibile pe calea ferată sau șosea ; b) **cabane de ascensiune** (la 1 300—1 700 m alt.) în apropierea granitei superioare a pădurilor; c) **cabane de creastă** sau de **platou**, în apropierea crestei principale, pe cît posibil lîngă un izvor".

Pe baza acestor principii generale, tov. Udo Falk face următoarele propuneri privind completarea rețelei de cabane :

VERSANTUL VESTIC AL VĂII PRAHOVEI

PUNCT DE PLECARE SINAIA — a) **cabană de bază** : există (Schiori și Furnica); b) **cabană de ascensiune** : există (la Hotelul Alpin ar trebui realizată anexa turistică și Poiana Stînii); c) **cabana de creastă** : Vîrful cu Dor (ar trebui respectat regimul de cabană).

PUNCT DE PLECARE BUȘTENI — a) **cabană de bază** : există (Căminul Alpin, inclusiv anexele turistice). Mai există cabana Gura Dihamului. S-ar mai putea înființa și a 3-a cabană de bază, în Poiana Coștilei sau în Poiana Văii Cerbului, iar drumul de acces cu autovehicule s-ar putea construi pe firul Văii Cerbului dinspre cabana Gura Dihamului; b) **cabană de ascensiune** : există Refugiul Coștila. S-ar mai putea construi o cabană pe o terasă a Văii Cerbului, la liziera pădurii, la punctul final al traseului de schi de pe Valea Cerbului. Această cabană va putea servi ca punct de sprijin pentru alpinismul tehnic pe văile de abrupt (V. Verde și V. Mălinului cu Colții Mălinului, Colții Gălbenele, Colții Morarului etc.), instalîndu-se aici un post de ghizi de alpinism unde amatorii de escalade să poată închiria espadrile (corzile și restul echipamentului tehnic vor fi date în grija ghizilor). Postul de ghizi va putea fi instalat și la Căminul Alpin, deservind de aici atît Refugiul Coștila cît și Refugiul nou de pe V. Cerbului. Amîndouă vor trebui să ofere turiștilor și cazare și masă. Refugiul Cerbului poate fi iarna o excelentă bază de schi ca și o bază pentru alpinismul de iarnă. A nu se uita și posibilitățile de pe Valea Morarului, unde mai tîrziu s-ar putea planifica, de asemenea, o bază de alpinism ; c) **cabană de platou** : există mai multe (Piatra Arsă, accesibilă și din Poiana Stînii, Babele, Caraiman). Cabana Babele s-ar putea transforma și în hotel alpin, cu acces pe noua șosea, dacă s-ar rezolva problema apei. Anexa turistică a acestui hotel poate fi cabana Caraiman.

PUNCTUL DE PLECARE AZUGA. Această localitate are, în prezent, o situație vitregă, deși există posibilități multiple de turism pe ambele versante ale Văii Prahova.

a) **cabană de bază** : lipsește, deși ar fi necesară ; b) **cabana de ascensiune** : există (cabana Diham); Bușteni fiind suficient dotați cu cabanele din Bucegi, Azuga ar putea administra amîndouă cabanele din Diham, deci și Poiana Izvoarelor. Drumul de acces de la gara Azuga spre cabana Diham (mai scurt decît acela de la Bușteni) ar trebui reamenajat; c) **cabană de platou** : nu este cazul deocamdată. Totuși, se ridică problema unei valorificări mai intense a masivului Bucșoiu.

VERSANTUL ESTIC AL VĂII PRAHOVEI

Masivul de pe acest versant, Gîrbova, este prea puțin valorificat deși poate concura, mai ales iarna, cu Bucegii.

PUNCT DE PLECARE SINAIA. — a) **cabana de bază** : există; b) **cabană de ascensiune** : există (Piscul Cîinelui). După dezvoltarea rețelei de creastă, această cabană va trebui mărită și reorganizată ; c) **cabană de creastă** : lipsă. Se impune studierea în ansamblu a masivului Gîrbova, deoarece oferă splendide excursii și excelente pante de schi. De-a lungul culmii vor trebui găsite locuri potrivite pentru cabane de creastă în dreptul stațiunilor Sinaia Poiana Țapului, Bușteni și Azuga.

PUNCT DE PLECARE BUȘTENI. a) **cabană de bază** : există; b) **cabană de ascensiune** : lipsă ; c) **cabană de creastă** : lipsă.

PUNCT DE PLECARE AZUGA. a) **cabană de bază**: lipsă. Aici trebuie avută în vedere valea Azugăi care permite, cu șoseaua să excelentă, o adîncă pătrundere în masiv. Lîngă barajul de la km. 9, s-ar putea construi o cabană de bază (tip hotel) ; b) **cabană de ascensiune** : lipsă. Ar putea fi prevăzute două : una mai spre sud, pentru a face legătura cu sectorul Bușteni, iar alta, lîngă lacul Găvan, pe muntele Retevoiu (în apropiere o cabană de vînătoare), pentru a face legătura cu sectorul Predeal și cabana Rențea; c) **cabană de creastă**: lipsă.

PUNCT DE PLECARE PREDEAL. a) **cabană de bază**: există (cabana Cioplea); b) **cabană de ascensiune** : există (cabanele Susai și Gîrbova). S-ar mai putea prevedea o cabană în locul stînei din dosul Pietrei Mari (Pietricica), pentru a face legătură cu Piatra Mare și cabana Rențea. Bază bună și pentru schi. c) **cabană de creastă** : în jurul vîrfului Paltinul 1903 m, fiind accesibilă de la cabanele Rențea, Pietricica, Retevoiu. Excelent teren de schi.

Animație pe pîrtia de schi din preajma cabanei Gîrbova, situată la 1350 m, în șaua dintre cele două vîrfuri ale muntelui Clăbucetul Taurului
Foto : O. CAHANE

Tov. ing. ALEXANDRU BORZA, membru în biroul Federației Române de Turism-Alpinism, își începe răspunsul la ancheta ziarului nostru pledînd pentru publicarea prealabilă a unui material care să sintetizeze studiile elaborate de I.S.C.A.S. și D.S.A.P.C.-Ploiești privind sistematizarea zonei turistice Valea Prahovei. „Consider că prin publicarea acestei sinteze — scrie d-sa — se va păși pe calea unei metode de lucru științifice și democratice, pentru dezvoltarea zonelor turistice ale țării, iar prin discutarea ei publică se vor obține contribuții prețioase din partea masei de turiști".

În continuare, tov. ing. Borza ia în discuție telefericul Sinaia — vîrful Furnica și drumul Sinaia — Dichiu — Valea Ialomiței „două investiții fundamentale care stabilesc direcții noi pentru dezvoltarea amenajărilor turistice din Bucegi".

TELEFERICUL SINAIA — COTA 1400 M — FURNICA

„Sinaia este o stațiune climaterică cu veche tradiție, avînd o dotare cu spații de cazare și unități comerciale destul de bogată și variată. În afară de aceasta, existența cazinoului, al cărui profil se cere îmbunătățit, a interesantelor obiective turistice care sînt mănăstirea Sinaia și castelul Peleș, precum și faptul că din Sinaia pleacă principalele accese în Bucegi, atît rutiere cît și pentru drumeți, **fac din Sinaia principala stațiune de bază a turismului în masivul Bucegi.** În aceste condiții, existența unui teleferic care să lege stațiunea cu platoul Bucegilor este o necesitate imperioasă, care condiționează atît eficiența economică a investițiilor făcute pînă acum pentru turism în Sinaia, cît și dezvoltarea viitoare a stațiunii. **Realizarea telefericului impune însă o schimbare a opticii actuale privind amenajările de pe platoul Bucegilor** ; accentul nu mai trebuie pus pe unități de cazare ci pe unități de alimentație publică, pe instalații mecanice de urcat ușoare (teleschiuri) și pe îmbunătățirea rețelei de poteci pentru drumeții din sezonul de vară. În sensul celor de mai sus cred că este util să se analizeze mai detaliat pentru toate cele 5 teleferice ce vor fi construite de O.N.T. în anul 1968 în această zonă, atît influența lor asupra eficienței economice a unităților de cazare etc, din localitățile pe care le deservesc, cît și necesitatea existenței unei stațiuni de bază bine dotate, pentru a se asigura eficiența economică a acestor teleferice.

Voi prezenta, de asemenea, **cîteva posibilități de îmbunătățire a programelor pentru turiștii cazați în Sinaia sau la hotelul Alpin** : amenajarea unei poteci marcate la cascada Vinturișului, îmbunătățirea și marcarea potecii la Colții lui Barbeș și la Lăculețe, amenajarea unei poteci noi spre cabana Piscul Cîinelui din Poiana Carp, reamenajarea punctelor de priveliște de la Poiana Stînii. De asemenea, sînt necesare o serie de rectificări la drumul spre Poiana Stînii și Cota 1400 ; consider însă că **circulația legată de activitatea hotelului Alpin, cu o capacitate de 160 locuri, nu justifică și nu poate amortiza costul construcției unui drum nou,** propus pe un traseu care nici măcar nu deservește amplasamentul de mult mai mare viitor din frumoasa Poiană a Stînii.

A doua investiție fundamentală din zonă,

DRUMUL SINAIA — DICHIU — VALEA IALOMIȚEI

construit de Ministerul Economiei Forestiere, poate constitui calea rapidă de acces spre o viitoare stațiune de munte, amplasată în sectorul Padina — Peștera al văii Ialomiței. În acest scop este, însă, necesar să i se aducă unele îmbunătățiri de traseu și să i se aplice o „îmbrăcăminte" definitivă. Consider că acest drum, de a cărui soartă depinde concepția de amenajare turistică a sectorului Padina — Peștera, dar de care nu se ocupă astăzi nimeni, trebuie să devină obiectul unei preocupări active a Consiliului popular județean Prahova. Aceasta întrucît Ministerul Economiei Forestiere nu mai are de transportat decît cantități reduse de materiale și, ca atare, acestui drum trebuie să i se aplice prevederile H.C.M. nr. 697/1963, care la art. 3 arată : „Drumurile care au folosit exploatărilor forestiere... și care nu mai sînt utilizate de aceste exploatări, dar satisfac necesități ale turismului... vor fi trecute în administrarea comitetelor executive ale sfaturilor populare (N.R. acum a Consiliilor populare județene) care le vor întreține și repara".

Popularizarea atracțiilor turistice ale zonelor Valea Prahovei — Bucegi și Poiana Brașov cît și dezvoltarea rețelei de cabane, poteci și marcaje din aceste zone se datorează în mare măsură activității inimoase din trecut a unor turiști pasionați, organizați în asociații turistice. Cred că, în prezent, există condiții pentru înființarea unor asociații ale iubitorilor munților Bucegi, ai masivului Postăvaru, ai masivului Piatra Mare etc, care să preia asupra lor o parte din sarcinile legate de dezvoltarea lor turistică, printre care și organizarea unui corp de ghizi pentru alpinism, organizarea salvării accidentaților, protecția zonelor ocrotite și a rezervațiilor științifice, protecția peisajului și altele. Și, mai cu seamă, ar putea dezvolta în sufletele membrilor ei, tineri și bătrîni, dragostea pentru frumoșii noștri munți, creînd astfel baza formării viitoarelor noastre cadre de specialitate în turism".

UN TARIF ANTI-TURISTIC

Locuitorii Brașovului sînt avantajați, din punct de vedere turistic, de poziția orașului lor. La fiecare sfîrșit de săptămînă, brașoveanul poate pleca în excursii în Postăvar, în Piatra Mare, la Predeal, la Cheile Rîșnoavei sau chiar la Satulung.

Tov. I. PLOPEANU din Brașov, ne semnalează o anomalie în tarifele practicate de Întreprinderea de transporturi Brașov, anomalie care „împiedică punerea în valoare a pitorescului Văii Timișului și al Predealului".

Despre ce este vorba? I.T.B. taxează cu 8 lei o călătorie Brașov—Predeal (deci, 16 lei dus-întors), în timp ce o cursă Brașov—Satulung (pînă la capăt) se taxează cu 1 leu (deci, 2 lei dus-întors), deși distanțele respective sînt cam egale". Ar fi, într-adevăr, interesant de știut ce criterii au stat la baza stabilirii acestor tarife!

Cititorul nostru din Brașov, își încheie scrisoarea propunînd mutarea Preventoriului T.B.C. din Timișul de Sus într-o zonă mai liniștită, avînd în vedere că traficul turistic pe șoseaua București—Brașov a crescut considerabil.

„Cupa României" — la prima ediție

Se inaugurează „Cupa României", competiție care, pentru început, angrenează primele patru echipe din actualul clasament al campionatului republican de hochei pe gheață. Am spus pentru început, întrucît „Cupa României" va intra, cu siguranță, în tradiția acestui sport, reunind de la o ediție la alta un număr tot mai mare de echipe.

Ce așteptăm de la întrecerile care încep astăzi pe patinoarul „23 August" din Capitală ? În primul rînd, ca cele patru competitoare să șteargă impresia penibilă lăsată de penultimul tur de campionat, cînd rareori ne-a fost dat să asistăm la jocuri curate, spectaculoase, fiind adesea martorii unor meciuri în care au abundat brutalitățile și injuriile. Să sperăm că hocheiștii au tras învățămintele respective din evenimentele reprobabile petrecute duminică seara pe patinoarul „23 August" și, în consecință, se vor strădui să facă uz de tot arsenalul cunoștințelor lor, pentru a furniza partide de bună calitate. Credem, de asemenea, că antrenorii — care pînă acum se „văitau că elevii lor duc o acută lipsă de jocuri tari — nu vor considera „Cupa României" ca pe un concurs experimental și vor folosi, pe cît este posibil, garniturile de elită. În sfîrșit, facem apel și la arbitri. În întîlnirile de săptămîna trecută s-a întîmplat că unul dintre conducătorii jocului să dicteze eliminări, în timp ce altul să fie un simplu spectator, iar uneori deciziile au fost chiar contradictorii, dîndu-se, în acest fel, apă la moară sportivilor certați cu disciplina. Așadar, se cere — pentru că sîntem informați că vor fi utilizați și arbitri tineri — un plus de intransigență față de abateri și, bineînțeles, cît mai multă competență.

Reamintim programul de azi: **ora 19:** Dinamo Buc.— Avîntul Miercurea Ciuc ; **ora 17:** Steaua — Agronomia Cluj.

Tr. IOANIȚESCU

DE LA F. R. H. P.

În articolul „CÎND CROSA SE TRANSFORMĂ ÎN BÎTĂ", publicat în ziarul „SPORTUL" de marți 5 martie, au fost criticate ieșirile huliganice ale unor jucători de hochei pe gheață în timpul meciului dintre echipele Steaua și Dinamo. Luînd în discuție întreaga desfășurare a meciului și după ce a ascultat și părerea reprezentanților celor două cluburi bucureștene, Biroul Federației de hochei și patinaj a hotărît să aplice celor vinovați următoarele sancțiuni :

1. Jucătorul **CONSTANTIN DUMITRAȘ (Dinamo)** a fost sancționat cu suspendarea de la orice activitate pînă la data de 31 decembrie 1968. În același timp, s-a propus Consiliului Național pentru Educație Fizică și Sport să aprobe retragerea titlului de „maestru al sportului" acestui hocheist.

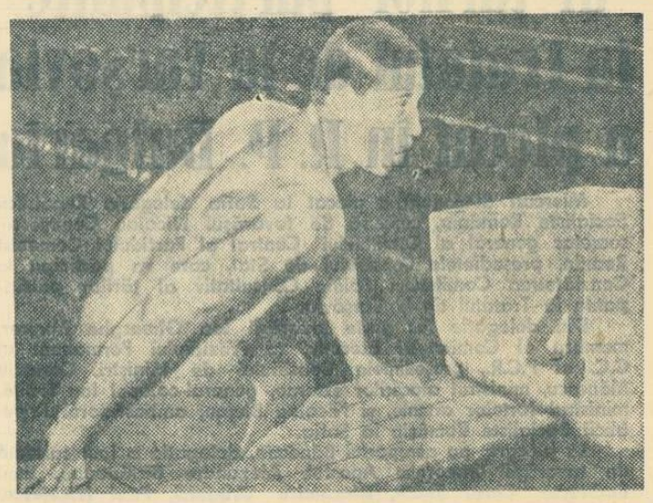
2. Jucătorul **EDUARD PANA (Dinamo)** a fost sancționat cu suspendarea să din jocurile Cupei României și din ultimul tur, al IV-lea, al campionatului republican, ediția 1967/1968. De asemenea, s-a propus Consiliului Național pentru Educație Fizică și Sport să aprobe retragerea titlului de „maestru al sportului" de care îl deține acest jucător.

3. Jucătorii **VASILE BOLDESCU (Dinamo)** a fost sancționat cu suspendarea pe două etape.

4. Jucătorii **ȘTEFAN TEXE (Dinamo)** și **ȘTEFAN IONESCU (Steaua)** au fost sancționați cu suspendarea din jocurile Cupei României.

5. A fost ratificată propunerea clubului Dinamo de a se da antrenorului MIHAI FLAMAROPOL un avertisment public. Biroul federal, ținînd seama de slaba preocupare a acestui antrenor față de munca de educație cu jucătorii din secția pe care o pregătește, a mai hotărît ca antrenorul MIHAI FLAMAROPOL să fie retrogradat pe timp de 3 luni de la categoria I la categoria a II-a, cu reducerea corespunzătoare a salariului.

6. A fost ratificată propunerea clubului Dinamo de a se da un avertisment întregii echipe de hochei pe gheață Dinamo București pentru comportarea sa necorespunzătoare.



Zeno Glurasa este unul dintre cei mai în formă înotători reșițeni. Recent, el a parcurs distanța de 100 m delfin (în care nu este specialist) în 63,8 sec.
Foto : A. NEAGU

PRIMA TENTATIVĂ A EȘUAT

Cei patru înotători fruntași care ne-au reprezentat la concursul internațional de la Bremen au făcut cu această ocazie și o primă tentativă de a îndeplini baremurile (în bazin scurt) pentru participarea la J.O. : **68,6 și 2:28,8 la 100 m și 200 m spate femei, 67,7 și 2:29,5 la 100 m și 200 m bras.** Timpii respectivi nu au fost atinși de nici unul din cei 4 sportivi, performanța cea mai apropiată fiind cea a lui **Șoptereanu** (68,9) la 100 m. bras.

„Cupa Constructorul" la patinaj artistic

Ne-am deprins, la fiecare sfîrșit de sezon, să putem urmări la lucru cele mai tinere promoții de patinatori artistici, în cadrul unei competiții care are ambiția (și e bine) să se instaleze pe pîrtia tradiției — **„Cupa Constructorul"**. Concursul, aflat la **a III-a ediție**, s-a adresat și de această dată unor competitori de vîrstă fragedă (**pînă la 12 ani**), care nu au mai participat la concursuri de nivel republican. Unii dintre ei sînt chiar proaspeți absolvenți ai ciclurilor de inițiere în patinajul artistic ; alții fac parte din rezerva de tinere cadre ale secțiilor noastre de performanță. Interesantă confruntare prilejuită de „Cupa Constructorul" a întrunit la start aproape 70 de fete și băieți, ceea ce se poate spune că reprezintă un record în materie, avînd în vedere posibilitățile actuale ale secțiilor de specialitate.

„Examenul" desfășurat timp de două zile (sîmbătă și duminică) pe patinoarul Floreasca a scos în evidență un ușor progres al competitorilor, care — în general — și-au mărit bagajul de cunoștințe tehnice, dovedind — totodată — stăpînirea mai sigură a celor mai ușoare figuri de școală. Iată care sînt și **șefii de promoție** la ora actuală : categoria copii sub 7 ani — **Dana Rădulescu** (Sc. sp. 2) și **Dragoș Săbădeanu** (Constr.) ; cat. 7—8 ani — **Silvana Suciu** (Constr.) și **Mihai Deac** (Constr.) ; cat. 9—10 ani — **Felicia Pelmuș** (Constr.) și **Vlad Dabija** (Dinamo) ; cat. 11—12 ani — **Anca Arghirescu** (Constr.) și **Gh. Cazacu** (I.C.F.). În clasamentul pe echipe : 1. **Constructorul** 39 p, 2. Școala sportivă nr. 2 13 p, 3. Dinamo 12 p, 4. Tînărul constructor 10 p și 5. I.C.F. 8 p.

SPORT SAU TURISM LA VOLAN ?

A trecut februarie, s-a dus balul de la Sinaia (cu o „Miss Automobil" mai telegenică decît ultimul tip de Maserati), am ajuns la ora ghioceilor și a șoselelor care ne cheamă la drum

Prima ediție a Raliului României s-a desfășurat și pe drumuri grele (prin Cheile Bicazului)

(chiar dacă iarna încearcă să ne convingă că nu este dispusă să părăsească scena). Semaforul e pe galben. În curînd el va arăta verde — cale liberă. Ce ne-a rezervat pentru noul sezon competițional Automobil Clubul Român ?

● *DINTRE competițiile interne* reține atenția în primul rînd cea de a treia ediție a Raliului României, care se va desfășura în zilele de 14 și 15 iunie după următorul program : la început un traseu de concentrare spre Brașov (cu plecări din șase orașe), și apoi un parcurs comun de noapte, cu mai multe probe speciale. Noua formulă — o pastișă evidentă după Monte Carlo — merită totuși a fi aplaudată, pentru faptul că va face ca automobiliștii să brăzdeze practic întreaga țară, stîrnind atenția generală. Avem însă și unele rezerve. Programarea întregului traseu, cu o foarte neînsemnată excepție, pe șosele asfaltate reprezintă un pas înapoi față de edițiile precedente și o abdicare de la principiul potrivit căruia raliul este o probă de regularitate și rezistență, ce se desfășoară pe drumuri de categorii diferite. În maniera în care a fost concepută, actuala ediție aduce mai mult a turism la volan decît a sport automobilistic.

Oarecum nepotrivită ni se pare și hotărîrea de a face ca punctul forte al competiției să cadă pe probele de viteză și nu pe ceea ce constituie de fapt frumusețea unui raliu : rezistența mașinilor și a piloților, abilitatea lor în a străbate drumurile dificile. Unul din concurenții de anul trecut propunea în presă un traseu peste Pasul Urdele. De la propunerea lui și pînă la parcursul anunțat de forul nostru automobilistic e o cale atît de lungă !...

Încă de la instituirea lui în 1966, am înțeles că Raliul României este — chiar dacă nu s-a declarat acest lucru — un fel de campionat național, o întrecere care încununează prin amploare și rezultate, activitatea competițională a unui sezon. Iată de ce ne surprinde că anul acesta, spre deosebire de trecut, cel mai mare raliu intern a fost programat la începutul verii și nu toamna, adică atunci cînd concurenții au absolvit examenele unor întreceri preliminare și se află la apogeul formei

● *CALENDARUL competițional* pentru anul în curs ni se pare destul de bogat. El cuprinde, în afară de Raliul României, un campionat de coastă cu patru etape (7 aprilie Hula — Mediaș, 5 mai Pasul Oituz, 19 mai Piriul Rece, 6 octombrie Feleac), și 16 competiții locale, organizate de filialele Automobil Clubului Român, care constau din probe de viteză pe circuit, concursuri de îndemînare, raliuri. Probele de viteză vor avea loc în orașe ca Sibiu, Brașov și București, iar cele de îndemînare la Galați, Iași și Satu Mare. Întrecerile de regularitate și rezistență sînt programate în cele mai pitorești locuri și vor purta numele de : Raliul Recoltei, Raliul Litoralului, Raliul Mănăstirilor etc. La toate acestea se adaugă încă trei mari competiții internaționale: Raliul Dunării (17—20 iulie), Raliul Balcanic (13—14 septembrie) și Turul Europei (14—15 septembrie). Ultima nu pune probleme deosebite, deoarece nu va face decît să treacă prin România. Primele două însă necesită o atentă pregătire, clubul nostru automobilistic fiind principalul lor organizator.

Ce pregătiri s-au făcut pînă acum ? Pentru prevenirea unor surprize neplăcute, ca acelea din toamna trecută, pe timpul iernii a funcționat un curs de oficiali absolvit de peste 100 de persoane. Pregătirea a fost bună și avem garanția că noii cavaleri ai fanionului vor face ca rezultatele viitoarelor competiții să oglindească strict realitatea. Cu o condiție : să li se pună oficialilor la dispoziție aparatura necesară și, în primul rînd, cronometrele. Dar, după cum am fost informați, perspectivele nu sînt prea roze. Clubului îi lipsește, se pare, mijloacele financiare pentru achiziționarea unor astfel de instrumente.

D. LAZĂR

săptămîna viitoare pe ecrane

RĂPIREA FECIOARELOR

regia DINU COCEA

scenariul EUGEN BARBU, MIHAI OPRIȘ, DINU COCEA

OLGA TUDORACHE, MARGA BARBU, EMANOIL PETRUT, GEORGE CONSTANTIN, TOMA CARAGIU, COLEA RĂUTU, FLORIN SCĂRLĂTESCU, GH. IONESCU GION

O PRODUCȚIE A STUDIOULUI CINEMATOGRAFIC „BUCUREȘTI"